TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 czerwca 1934 r. | NR. 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

„ŚWIĘTO MORZA — ŚWIĘTEM PRACY"

Już poraz trzeci obchód Święta Morza daje sposobność do wielkiej manifestacji łączności, jaka istnieje pomiędzy całą Polską a jej wąskiem wybrzeżem morskiem i głównym ośrodkiem tego wybrzeża Gdynią. Gdynia jednak, jak to się już stało prawdą ogólnie przyznaną, nie jest tylko głównym ośrodkiem polskiego wybrzeża, lecz w o wiele większej mierze jest miejscem, ku któremu zwrócone są wysiłki i uwaga wszystkich twórczych czynników Rzeczypospolitej. To też dzień Święta Morza, nawet w tym wypadku, gdy sam obchód nadmorski nie ściągnie tak znacznej ilości osób do Gdyni, jak to miało miejsce w latach ubiegłych, będzie niemniej manifestacją uczuć i wysiłków, jakie niezmiennie i stale jednoczą się w pracy nad morzem, w pracy z zamorzem drogą niczem niekrępowaną we wszystkich kierunkach świata i we wszystkich dziedzinach działalności gospodarczej i kulturalnej.

W tym dniu, gdy we wszystkich ośrodkach Rzeczypospolitej podnoszona będzie łączność pomiędzy niemi a morzem, gdy manifestacje odbywać się będą pod hasłem obrony wybrzeża polskiego a realnie wyrażają się w zbiórkach na fundusz obrony morskiej, warto się zastanowić nad tem, co ze strony wybrzeża polskiego i ze strony Gdyni poczytywać należy za istotnie godną odpowiedź na te wszystkie przejawy uczuć łączności.

Odpowiedzią taką być może jedynie przedstawienie, że wysiłki zaplecza nie idą na marne i że wybrzeże polskie z Gdynią na czele w żmudnej pracy codziennej nietylko nie pozostaje w tyle, za innemi ośrodkami pracy na terenie Rzeczypospolitej, lecz dąży wytrwale do przodownictwa pod tym względem.

Najbardziej jaskrawym wyrazem pracy Gdyni, jeśli mówić będziemy przedewszystkiem o pracy portowej, praca ta bowiem najlepiej uwypukla łączność Gdyni z zapleczem, jest ilość dokonanych w porcie przeładunków. Tu przemawiają liczby. Gdy całoroczny obrót portowy rekordowego roku 1933 wyniósł — 6.105.866 ton — w przywozie 870.704 ton, w wywozie zaś 5.235.162 ton, to już w ciągu pięciu pierwszych miesięcy roku bieżącego obrót ten stanowił 2.780.930,3 ton — w przywozie 400.028,5 ton, w wywozie 2.380.901,8 ton, czyli 45,5% całorocznego obrotu roku zeszłego. Lecz nie na tem koniec. Obrót 5 miesięcy roku bieżącego, uważanych naogół za mniej aktywny okres obrotów zamorskich, przewyższył już obroty tych samych pięciu miesięcy roku zeszłego o 629.548,8 ton, a to w przywozie — o 112.037,5 ton i w wywozie o 517.511,3 ton.

Za takim wzrostem przeładunków nie nadążają inwestycje w zakresie urządzeń przeładunkowych, a te zmuszone są pracować w dzień i w nocy z natężonym wysiłkiem. Dosyć powiedzieć, że w maju roku bieżącego wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wzrosło o 42%, w porównaniu z rokiem zeszłym, osiągając natężenie 125% swej normalnej wydajności. Są to liczby jaskrawe, niespotykane w innych portach zagranicznych, zwłaszcza w latach kryzysu.

W tych warunkach czy się dziwić należy, że i ruch statków w porcie wzmógł się poważnie i powstała konieczność utworzenia czterech nowych linij żeglugi regularnej w ostatnich miesiącach.

Rozbudowa urządzeń portowych, instalowanie nowych dźwigów, budowa nowych ma-

gazynów, nowych basenów i nabrzeży, postępuje równolegle szybkiem tempem.

Tegoroczni uczestnicy Święta Morza nie zobaczą już drewnianego mola Żeglugi Polskiej, po którem używali spaceru w roku zeszłym, przyjrzeć się będą mogli natomiast pracy nad budową nowego stałego mola, dopiero zarysowującego się w swych kształtach. Molo to w roku przyszłym zamieni się w bulwar, prowadzący daleko w morze, wydłużając w atrakcyjną dla oka perspektywę Skwer Kościuszki. Nie koniec jednak na tem. Tam w głębi portu, gdzie w ląd wchodzi kanał przemysłowy, prowadzone są intensywne roboty dla stworzenia odpowiednich warunków rozszerzenia portu drzewnego. Na przestrzeni 12 hektarów powstaną niebawem składy drzewa eksportowego; budowane są betonowe nabrzeża na kesonach długości 200 metrów, szerokości około 50 metrów, 3 mola drewniane, łącznej długości około 500 metrów. Da to możność rozszerzyć eksport drewna przez Gdynię i przez to samo zatrudnić znaczną ilość nowych sił pracowniczych.

W wyniku wzmożonych prac organizacyjnych, usprawniono już i nadal usprawniać się będzie cały szereg czynności manipulacyjnych, czy to wchodzących w zakres działania władz państwowych, czy też firm prywatnych, obsługujących różne stadja przechodzenia przez port ładunków towarów.

Nie sposób jest wyliczyć wszystkiego, co stanowi przedmiot codziennej intensywnej pracy wszystkich czynników, działających w Gdyni. Nadmienić jedynie wypada o akcji rozbudowy samego miasta, widocznej na każdym kroku i o wysiłkach w kierunku stworzenia w Gdyni nowych możliwości dla rozwoju handlu, a przez to samo dla przekształcenia Gdyni w ośrodek handlowy i przemysłowy.

Gdynia, jako rynek rybny już zdobyła sobie poważne stanowisko, propaganda spożycia ryb morskich przez szersze sfery ludności w kraju, sprzyjać będzie dalszemu rozwojowi rodzimego rybołówstwa morskiego.

Gdynia, jako rynek bawełniany, zaistnieje z chwilą, gdy wprowadzone będą w życie już daleko posunięte przygotowania do utworzenia tutaj centrum arbitrażu na bawełnę importowaną w znacznych ilościach do Polski i przechodzącej tranzytem do innych państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Wszystkie te uwagi, uwypuklające najbardziej charakterystyczne momenty pracy nad morzem, w dniu jego święta, mają na celu wykazać, że najlepszym wyrazem przywiązania do idei morskiej, tego nieodłącznego czynnika wielkości Rzeczypospolitej Polskiej, jest wspólny wysiłek tych obywateli Polski, którzy w bezpośredniej, codziennej styczności z morzem w Gdyni pracują, z temi miljonami z zaplecza, którzy z oddali w tej pracy biorą udział, a raz do roku jakby delegacją swych przedstawicieli dla kontroli tego, co się tutaj zdziałało. Im bardziej ożywiona będzie ta łączność i ta kontrola moralna, tem z większym spokojem i pewnością będziemy mogli patrzeć w przyszłość pomyślną i godną wielkości naszego Państwa.

L. G.

ODEZWA LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ NA DZIEŃ „ŚWIĘTA MORZA"

OBYWATELE!

W dniu 29 czerwca cała Rzeczpospolita obchodzi uroczyście tradycyjne „Święto Morza". Radosny obchód odwiecznego związku Narodu i Państwa z morzem niech nam przypomni wielką prawdę, że własny brzeg morski — źrenicę wolności i źródło dobrobytu Rzeczypospolitej — strzec musi silna flota wojenna.

Siła Rzeczypospolitej, gwarantująca bezpieczeństwo pracy polskiej na wybrzeżu i na morzu — oto najbliższe zadanie, jakie stoi przed Polską — Państwem Morskiem.

Dzień „Święta Morza" uczcijmy czynem — składaniem przez wszystkich ofiarnego grosza na FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ — będący funduszem dobra publicznego, całkowicie przeznaczonym na rozbudowę polskiej marynarki wojennej.

Pod sztandarem ofiarnej służby dla morza i na morzu stanąć musi przedewszystkiem młode pokolenie, sposobiąc się do wielkich zadań, którym już dziś i w przyszłości sprostać muszą obywatele Państwa Morskiego.

Każdy, kto pragnie współdziałać w utrwalaniu siły morskiej na morzu — niech wstąpi do szeregów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, jedynej w Polsce organizacji społecznej, strzegącej naszych interesów morskich i dążącej do wyrównania wiekowych zaniedbań na Bałtyku".



AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 19. 6. br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Antkowiak Czesław, dyplom kapitana żeglugi wielkiej,

Mieszkowski Jerzy, dyplom kapitana żeglugi wielkiej,

Szemiot Mikołaj, dyplom kapitana żeglugi wielkiej,

Godecki Jan, dyplom kapitana żeglugi małej,

Hurko Bronisław, dyplom kapitana żeglugi małej,

Lewkowicz Bogdan, dyplom porucznika żeglugi wielkiej,

Szczypiorski Kazimierz, dyplom porucznika żeglugi wielkiej,

Zelwerowicz Stanisław, dyplom porucznika żeglugi wielkiej,

Masłowski Janusz, dyplom porucznika żeglugi małej,

Sołtys Tadeusz, dyplom porucznika żeglugi małej,

Szebliński Józef, dyplom porucznika żeglugi małej,

Nowosielski Jan, dyplom mechanika II kl.,

Noszczyński Czesław, — dyplom mechanika III kl.,

Mossa Adam, dyplom maszynisty I kl.

Pozatem komisja dopuściła do egzaminu w charakterze eksterna w Państw. Szkole Morskiej Gajdowskiego Edwarda na dyplom szypra II kl.

STAN BUDOWY NOWYCH TRANSATLANTYKÓW POLSKICH.

W tych dniach wróciła z Montfalcone specjalna komisja w składzie naczelnego dyrektora Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego p. B. Leszczyńskiego, dyr. P. T. T. O. p. M. Plsunisa, inż. B. Bagniewskiego, inspektora M. Petersena i p. T. Grahama, angielskiego doradcy technicznego, oraz członków komisji artystycznej.

Przedmiotem badań komisji był stan budowy oraz wzory kajut budowanych dwóch statków oceanicznych dla Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego S . A. Linja Gdynia — Ameryka. Niezależnie od tego zbadane zostały szczegółowe plany urządzeń statkowych i maszynowych, jak również plany dekoracji sal towarzyskich, oraz dokonano na stoczni pewnych zmian i ulepszeń zgodnie z najnowszą praktyką i wymaganiami ruchu transatlantyckiego. Komisja stwierdziła, że prace przy budowie postępują naogół należycie i planowo. Pierwszy z budowanych statków będzie gotów w lipcu 1935, drugi zaś w 6 miesięcy potem. Podkomisja artystyczna, powołana przez p. Min. Przemysłu i Handlu w porozumieniu z p. Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, który objął honorowe przewodnictwo tej podkomisji, miała na celu sprawdzenie strony dekoracyjnej wnętrz polskich statków transatlantyckich. W skład tej podkomisji weszli jako przewodniczący: prof. Wojciech Jastrzębowski, oraz jako członkowie inż. Stanisław Brukalski, prof. dr. Lech Niemojewski, oraz rektor prof. Tadeusz Pruszkowski. Podkomisja opracowała swój projekt dekoracji wnętrz salonów, jadalni, czytelni, gabinetów itp., który przedstawiono jako kontr - propozycję do rysunków, przedstawionych przez stocznię. Chodziło bowiem o to, ażeby statki te mogły właściwie prezentować podróżnym, należącym do różnych narodowości poziom i charakter kultury artystycznej w Polsce. Projekty te spotkały się z życzliwą oceną zarówno kierownictwa stoczni, jak też i doradców technicznych, zaproszonych przez kierownictwo P. T. T. O.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W MAJU BR.

Już niejednokrotnie podnoszono, że praca urządzeń przeładunkowych w Gdyni odznacza się wielką intensywnością i że naogół urządzenia te nie są wystarczające. Powoduje to potrzebę coraz nowych inwestycyj, które też stopniowo w rozmaitych częściach portu są dokonywane.

Dane poniższej tabeli o pracy urządzeń przeładunkowych Urzędu Morskiego w ciągu maja br. potwierdzają liczbami ten stan rzeczy w całej rozciągłości:

Dźwigi	godz. zatr. netto	proc. zatr. netto	ilość zuż. prądu Kw.	lość przeł. ton.
3 mostowe	473^{20}	78,8	14.250	23.480
24 bramowe	7212^{05}	150,2	26.878	98.502
2 do rudy	357^{50}	89,5	5.690	15.403
1 zasobnik	252^{30}	126,2	850	12.315
1 taśmowiec	13^{50}	7	650	3.444
8 półportal.	1445^{10}	90,3	7.620	18.754

Z tabeli tej wynika, że urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 9.754^{45}, zużywając prądu Kwh. 55.938 i przeładowując 171.898 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraziło się liczbą 125%, co w porównaniu do tego samego miesiąca roku zeszłego wykazuje wzrost o 43%.

ZATRUDNIENIE TRAMPÓW ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Uruchomiane stopniowo trampy Żeglugi Polskiej, obecnie już trzy, znajdują dosyć znaczną ilość ładunków. Tak w okresie od 26 marca, gdy pierwszy tramp był unieruchomiony, do dnia 31 maja włącznie, trampy żeglugi — przewiozły 25·721 ton, w tem z Polski wywieziono 18·239 ton i przewieziono między obcemi portami 7.682 ton. W wywozie z Polski dominujące miejsce zajmuje węgiel — 15.592 ton, dalej drzewo — 1.137 ton, zboże 1.500 ton i wreszcie drobnica 10 ton. W przewozie między obcemi portami: węgiel — 4.318 ton, koks 410 ton i ruda 2.784 ton.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MAJU.

W ciągu m. maja wydział budowlany Komisarjatu Rządu m. Gdyni wydał nowych 37 zezwoleń na budowę (w kwietniu 13), rozpoczęto nowych budynków 28 (w kwietniu 16). Jest to więc oznaka poważnego ożywienia budownictwa, zaznaczyć przytem należy, że z rozpoczętych 28 budynków — 26 należy do kategorji stałych budynków murowanych mieszkalnych, 1 do stałych budynków drewnianych przemysłowych i wreszcie jeden do prowizorycznych budynków przemysłowych drewnianych. Ogólny koszt rozpoczętych budowli mieszkalnych stałych obliczony jest na 703.400 złotych, co przy kubaturze ogólnej 27·215 metr.³ wynosi koszt jednego metra³ 22,5 złotych.

Świadczyłoby to o zjawisku dodatniem dla budownictwa, mianowicie o obniżeniu kosztów budowy o 10 proc., gdyż w miesiącu kwietniu mtr.³ obliczany był na 25 złotych.

Ukończono w maju budowę zaledwie 5 stałych budynków murowanych o 11 mieszkaniach, zawierających 43 izby mieszkalne i 17 niemieszkalnych o łącznej kubaturze 4.512 mtr.³ i koszcie 109 tys. złotych.

W kwietniu te same dane wyrażały w liczbach 26 budynków mieszkalnych o kubaturze 12·873 metrów³ o 89 izbach mieszkalnych i 84 izbach niemieszkalnych.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA W GDYNI.

Z dniem 23 bm. komunikacja autobusowa w Gdyni, dotąd podtrzymywana przez dwa odrębne przedsiębiorstwa, Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne (MTK.) i Przedsiębiorstwo Autobusowe prywatne p. Szandracha, została zunifikowana w rękach przedsiębiorstwa autobusowego samorządowego M. T. K. Przeprowadzona unifikacja niewątpliwie przyczyni się do znormalizowania ruchu autobusowego i podniesienia jego sprawności ogólnej przy równoczesnem otworzeniu możliwości przywrócenia jeśli nie całkowitej rentowności, to w każdym razie zmniejszenia obciążenia budżetu miejskiego z tytułu eksploatacji tego ważnego dla życia Gdyni przedsiębiorstwa użyteczności publicznej.

Dane, zaczerpnięte w Referacie Statystycznym Komisarjatu Rządu, MTK., wykazują, że autobusy MTK. w roku 1933 przejechały ogółem 777 tysięcy km., przyczem największe nasilenie przypada na miesiąc lipiec — 90 tysięcy km., najmniejsze na luty — 51 tysięcy km. W porównaniu do lat poprzednich ruch autobusów MTK. wzmógł się i wynosił w poszczególnych latach:

1930 — 485 tys. km.
1931 — 634 tys. km.
1932 — 656 tys. km.
1933 — 777 tys. km.

Praca MTK. w skali liczby przewiezionych pasażerów w czterech ostatnich latach przedstawia się następująco:

1930 — 1.083 tys. osób
1931 — 1.586 tys. osób
1932 — 1·804 tys. osób
1933 — 1.811 tys. osób.

W liczbach względnych w poniższych tablicach uwzględnione są dane obu tych zestawień, jak również i wpływy w poszczególnych latach, przyczem za podstawę równą 100 liczby z roku 1930:

	1930	1931	1932	1933
przebieg km.	100	131	135	160
przewóz osób	100	146	167	168
wpływ do kasy		117	95	101

To samo porównanie, przy wzięciu za podstawę wskaźnika równą 100 liczby z roku poprzedniego wykazuje:

	1931	1932	1933
przebieg km.	131	103	118
przewóz osób	146	114	101
wpływ do kasy	117	93	101

Zestawienia wskaźników pozwalają na wyciągnięcie wniosku, że przebieg wozo-kilometrów wzrastał nieproporcjonalnie do

frekwencji pasażerów i częściowo odwrotnie proporcjonalnie do wpływów do kasy M. T. K.

Z przybliżonych orjentacyjnych obliczeń co do pracy drugiego, obecnie już przejętego przez M. T. K. przedsiębiorstwa autobusowego, wynikało, że linja przez nie eksploatowana była o wiele rentowniejsza, niż linje eksploatowane przez M. T. K., przyczem to ostatnie podtrzymywało również komunikację na części trasy obsługiwanej przez b. przedsiębiorstwo p. Szandracha (Gdynia — Orłowo).

Gdy mianowicie przedsiębiorstwo miejskie na 34 kilometry obsługiwanych linij przewoziło 1800 dzielonych przez 3 = 600 tysięcy pasażerów (zakładając, że 1 pasażer p. Szandracha=3 pasażerom M. T. K. w/g ceny za bilet), przedsiębiorstwo prywatne na przestrzeni 12 km. przewoziło około 350 tysięcy pasażerów. Frekwencja więc wyraźnie skłaniała się na korzyść przedsiębiorcy prywatnego.

W tych warunkach, unifikacja, jaka nastąpiła, położyła kres nienormalnym stosunkom, jakie dotąd panowały w komunikacji autobusowej w Gdyni. Zaznaczyć przytem należy, iż wycofanie wozów M. T. K. z trasy Gdynia — Orłowo i pozostawienie na całym przebiegu Gdynia — Sopoty jedynie wozów b. przedsiębiorstwa p. Szandracha, dało możność usprawnienia komunikacji na innych linjach M. T. K.

B. P.

CENNIK MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH W GDYNI.

Komisja Cennikowa przy Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni ustaliła na posiedzeniu w dniu 15 czerwca br. cennik materjałów budowlanych i robocizny w Gdyni za miesiąc maj br.

Cennik ten zawiera ceny rzeczywiste, przeciętne, płacone na terenie Gdyni w ciągu maja br. loco stacja Gdynia lub składnica hurtownika za poszczególne materjały budowlane a mianowicie: murarskie i betoniarskie, ciesielskie, stolarskie, dekarskie, ślusarskie, malarskie, zduńskie, szklarskie, oraz brukarskie i drogowe.

Cennik za miesiąc maj zatwierdzony został przez Komisarjat Rządu w Gdyni, którego przedstawiciel wchodzi w skład komisji Cennikowej.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU BR.

W ciągu maja br. w porcie gdańskim dał się zauważyć poważny wzrost przeładunków towarów tak w imporcie, jak i w eksporcie. Mianowicie przywieziono 46.256,7 ton (w maju 1933 — 33.031,8 ton) oraz wywieziono 508.777,3 ton (w maju 1933 — 305.153,8 ton), ogółem więc przeładunek wyniósł 555.034 ton (w maju 1933 r. — 338. 185,6 ton), czyli że wzrost stanowił 216.858,4 ton — inaczej około 40%.

W poszczególnych kategorjach towarów na wwozie zmiany przedstawiają się w sposób następujący: (w nawiasach liczby z maja 1933). Nasiona 3.154 ton (1.587,8), kawa 262,4 ton (245,4), kakao 179,2 ton (73,8), siarczany — 14.178,4 (529,9), fosforyty 2.851,1 (—), przędza wełny 116,7 (37,1), przędza bawełny 374,6 (270,5), stal i żelazo 3.436,3 (307,71). Spadek wykazały — śledzie solone 488,1 ton (1.302,9), rudy 5.017,5 (6.129,6), tłuszcze zwierzęce i oleje 695,9 (1.383).

W wywozie przedewszystkiem poważny wzrost wykazuje żyto 53.960 ton (16.281,6), jęczmień 7.095,2 ton (5.012), mąka 14.843,5 ton (459,8), węgiel 317.879,9 ton (176.753,1), drzewo tarte 67.910,1 ton (58.655,5) i cynk 380,2 ton (201,2). Zmniejszenie wykazał wywóz pszenicy 3.099,7 ton (10.895,3), rośliny strączkowe 1.662,1 ton (2.563,5), smary 518,3 ton (702), oleje pędne 0,8 ton (725,1), parafina 768,1 ton (1.358,7), makuchy 127,5 ton (314,4), wreszcie brak zupełny wywozu cukru, gdy w maju 1933 roku wywieziono go 2.369,7 ton.

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze pięć miesięcy br. w przywozie przedstawiają się w sposób następujący:

styczeń—maj 1934 roku	198.493,8
styczeń—maj 1933 roku	166.292,3
wzrost	32.201,5

W wywozie za ten sam okres liczby są nast.:

styczeń—maj 1934 roku	2.407.378,6
styczeń—maj 1933 roku	1.736.368,2
wzrost	671.010,4

Ogólny wzrost obrotów wyniósł więc — 703.211,9 ton — w Gdyni ten sam wzrost wyniósł 629.548,8 ton.

POWIĘKSZENIE HANDLOWEJ FLOTY POD BANDERĄ W. M. GDAŃSKA.

Niedawno założona firma armatorska Otto Behnke, posiadająca już dwa statki pod banderą gdańską — Susa i Gertrud, powiększyła swój stan posiadania przez nabycie nowego statku niemieckiego „Heinrich Podens" z Rostoka. Pojemność tego statku wynosi 2605 ton rejestr. brutto oraz 4.200 D. W.

Statek ten z końcem czerwca przybywa do Gdańska, gdzie zmieni nazwę na „Adda". Załoga statku wyniesie 22 marynarzy.

WIADOMOŚCI MORSKIE

KAPITALNE INWESTYCJE W PORCIE LENINGRADU.

W roku bieżącym inwestycje portu leningradzkiego wyrażają się kwotą 9,1 mil. rubli, w tem 3,6 mil. z kredytów Cuport (centralnego zarządu portów), reszta na koszt organizacyj eksportowych.

Najpoważniejszą inwestycją rozpoczętą w rb. jest przebudowa okrętowych warsztatów wyspy Kanonierskiej po prawym brzegu rzeki Wielkiej Newy. Całkowity plan przebudowy tych warsztatów i stoczni obliczony jest na szereg lat, z ogólną kwotą 15 mil. rb., w tem 5 mil. na urządzenie portu. Prace roku bieżącego mają na celu ochronę portu tej bazy reparacyjnej od fal zatoki. Na rok 1934 wyznaczono budowę 500 mtr. falochronu, z czego już około połowy jest wykonana.

Drugą poważną inwestycją jest przebudowa frontu cumowniczego w kanale Morskim na długości 500 mtr., czyli 5 stanowisk okrętowych. W miejscu tem i na dalszych 1200 metrach istniała dotąd drewniana estakada, której remont pochłaniał rokrocznie zbyt wiele środków. Przebudowa tej części nabrzeża na nabrzeże żelbetowe, oparte na rusztowaniu z pali żelbetowych, z betonową ścianą podporową i przednią drewnianą ścianą palową, rozpoczęto w r. 1931, w r. 1932 brakło kredytów; w r. 1933 i w bież. roku prace kontynuowano w skromnych rozmiarach. W czerwcu wykończono 2 stanowiska (20 mtr.), podczas gdy dla 3 pozostałych główną trudnością jest otrzymanie 3000 sztuk pali niezwykłych wymiarów: 15 metrów na 0,30 m., przewidzianych w projekcie.

Trzecią inwestycją jest budowa sanitarnej stacji obserwacyjnej w porcie, kosztem 1,5 mil. rb. Jestto gmach 3-piętrowy, o objętości 20000 m³, który ma być wykończony na jesieni rb.

NOWA LINJA BANANOWA LAURITZENA.

Duński armator Lauritzen jak wiadomo wyspecjalizował się w dużej mierze w przewozie owoców południowych, posiadając obecnie już liczną flotę statków przystosowanych do przewozu łatwopsujących się produktów. Niebawem uruchomi ten armator linję Rotterdam - Antwerpja — Brazylja, mając głównie na względzie przywóz brazylijskich bananów i pomarańcz. Połączenie będzie miesięczne, szybkobieżnemi statkami towarowemi; w miarę potrzeby uruchomione będą motorowce dodatkowe, o szybkości 14 węzłowej.

PRACA PORTÓW I FLOTY ESTOŃSKIEJ W R. 1933.

W r. 1933 przewieziono przez porty Estonji 541.200 t. towarów — o 21.000 t. więcej niż roku poprzedniego. Na statkach estońskich z tego przewieziono 162.000 t., czyli około 30 proc. Flota estońska w tymże roku przewiozła łącznie z przewozami pomiędzy portami zagranicy, 1.000.000 t. towarów, inkasując za frachty około 9.000.000 koron estońskich. Pasażerów przewieziono 60.000. Znaczna część przewozów pasażerów i towarów przypada na stosunki komunikacyjne z wyspami Estonji, mającemi 2.926 m² powierzchni i zamieszkałemi przez 60.000 ludności.

Estoński związek armatorów obliczył, że przy pełnem zatrudnieniu flota mogłaby przewieźć półtora miljona ton. Największe napięcie unieruchomienia tonażu przypadło na maj 1933 r., z 30.000 t. przywiązanego tonażu. Później sytuacja pozornie się poprawiła, ażeby się znów pogorszyć ku końcowi roku.

RUCH STATKÓW W KANALE SUEZKIM W PIERWSZYM KWARTALE 1934 R.

Ruch tonażu przez kanał Suezki nadal się poprawiał w obu kierunkach w ciągu I kwartału br. Weszło w kierunku Europy 661 statków (w I kwartale 1933 — 637) z 3.742.176 n. t. r. (3.606.400 n. t. r,), wyszły na morze Czerwone 753 statki (711) z 4.257.144 n. t. r. (4.006.298 n. t. r.) pojemności

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

UKŁAD CELNY MIĘDZY POLSKĄ A ZSRR.

W dn. 22 czerwca rb. został zawarty w drodze wymiany not między polskiem Ministerstwem Spraw Zagranicznych, a ambasadą ZSRR. w Polsce układ celny na czas do 31 grudnia 1934 r.

Na mocy tego układu przyznane zostają

Zw. Sowieckiemu zniżki celne na futra, kawior ryby słodkowodne świeże (sandacze i leszcze), ryby jesiotrowe oraz grzyby. Ponadto zastosowany zostaje do ZSRR. szereg zniżek konwencyjnych, obowiązujących na podstawie traktatów między Polską a innemi państwami. Dotyczy to jabłek, winogron, filmów, niektórych medykamentów, wina, nici i maszyn do szycia. Ogólnie rzecz biorąc, omawiany układ jest sumą postanowień celnych poprzedniego układu z dnia 10 października 1933 r, który upłynął dnia 31 marca rb., oraz zawartych w umowie o „Sowpoltorgu" autonomicznych ulg celnych, które obecnie zamieniono na zniżki konwencyjne.

W ten sposób zlikwidowana została w obrotach polsko - sowieckich luka, powstała po likwidacji „Sowpoltorgu".

Nieujawniona pozostała w nocie kwestja sowieckich zamówień, z któremi związany jest niniejszy układ, gdyż kwestja zamówień jak również wysokości kontyngentów na towary sowieckie, objęte listą zniżek celnych — zostaje załatwiona osobno w drodze porozumienia między Ministerstwem Przemysłu i Handlu, a przedstawicielstwem handlowem ZSRR. w Warszawie. Porozumienie to nie podlega ogłoszeniu.

Okoliczność ta nadaje zawartemu układowi pozorny charakter jednostronnych ustępstw celnych ze strony polskiej, co, jak wynika z poprzednich wywodów, nie odpowiada rzeczywistości.

Dodać należy, że według porozumienia między Ministerstwem Przemysłu i Handlu, a przedstawicielstwem handlowem ZSRR lista kontyngentów nie pokrywa się narazie całkowicie z listą zniżek celnych, a ze strony ZSRR. nie jest zadecydowana sprawa zamówień na okres całego roku. W miarę napływania tych zamówień, Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie mogło rozszerzać kontyngenty na towary sowieckie, korzystając ze stworzonych ram celnych, a to w drodze porozumienia się z przedstawicielstwem handlowem ZSRR bez konieczności uciekania się ponownie do zawierania układu, posiadającego formalny charakter prawno - międzynarodowy, a wymagającego zawsze długiej procedury, hamującej bieg wymiany towarowej.

UNORMOWANIE EKSPORTU WĘGLA POLSKIEGO DO SZWECJI.

Toczące się od dłuższego czasu rokowania pomiędzy importerami szwedzkimi, a polskimi eksporterami węgla, zostały zakończone pomyślnym wynikiem. Celem tych rokowań było unormowanie przywozu węgla polskiego na rynek szwedzki w taki sposób, aby ułatwić czynnikom szwedzkim wywiązywanie się z przyjętych zobowiązań wobec Anglji, a z drugiej strony nie wprowadzać konieczności zastosowania środków reglamentacyjnych ze strony rządu szwedzkiego.

Na mocy odnośnego układu, posiadającego charakter indywidualny, wiążący bezpośrednio dostawców z odbiorcami — przywóz węgla polskiego do Szwecji obracać się będzie w pewnych stałych granicach, odpowiadających zasadniczo 47 proc. szwedzkiego zapotrzebowania węglowego, z tolerancją przekroczenia tej liczby, jak również i ewentualnego jej nieosiągnięcia. W ten sposób węgiel polski utrzymał na rynku szwedzkim parytet eksportowy z węglem angielskim.

Układ ten ma doniosłe znaczenie, gdyż przewiduje racjonalne uporządkowanie cen, przez co węgiel polski poprawi swą sprzedaż. Ważność tego układu sięga połowy roku 1936. Jest on dla obu stron połączony z korzyściami, gdyż Szwecja normuje swój import węgla w taki sposób, aby jej zapotrzebowanie było pokryte i dostosowane do upodobań odbiorców, zaś polski przemysł węglowy ma zapewniony równomierny odbiór, która to okoliczność jest ważnym czynnikiem prawidłowej gospodarki na kopalniach. Na podstawie zawartego układu do końca br. wywieziemy do Szwecji około 1.200.000 ton węgla.

OBOWIĄZEK UBEZPIECZENIA TRANSPORTÓW EKSPORTOWYCH W ZAKŁADACH KRAJOWYCH.

Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń podał za pośrednictwem Państwowego urzędu Eksportowego, iż począwszy od dnia 1/IX r. b. przestrzegany będzie rygorystycznie obowiązek ubezpieczania transportów eksportowych w polskich zakładach ubezpieczeniowych, lub w zakładach zagranicznych posiadających zezwolenie na działalność w Polsce. Obowiązek ten wynika z postanowień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26/I 1928 r. o kontroli ubezpieczeń ("Dz. Ust. R. P. „ Nr. 9/1928. poz. 64, art. 100 i 101), przewidujących kary w wysokości do 6 ciu miesięcy aresztu i do zł. 10 tys. grzywny za prowadzenie działalności ubezpieczeniowej bez zezwolenia władzy nadzorczej, lub za pośredniczenie na rzecz niekoncesjonowanego zagranicznego przedsiębiorstwa ubezpieczeniowego; pozatem ustawa o opłatach stemplowych przewiduje sankcję skarbową w wysokości 2% sumy ubezpieczeniowej jeżeli umowa ubezpieczeniowa była zawarta z zakładem nieposiadającym zezwolenia na działalność w Polsce.

Zarządzenie powyższe dotyczyć będzie w praktyce głównie eksportu hodowlanego, który ubezpieczał dotąd swe transporty morskie w towarzystwach zagranicznych. Straty w związku z tem gospodarstwa narodowego oceniane są na sumy poważne idące w setki tysięcy złotych rocznie. Tem niemniej

istniejące rygory prawne nie były przestrzegane, zważywszy na różnorodne powiązania handlowe eksportu, oraz na niedostateczne wyrobienie zakładów polskich w interesach tego rodzaju. Skrupulatne badania, prowadzone w tym względzie od szeregu już miesięcy, doprowadziły do wniosku, że obecnie krajowe zakłady ubezpieczeniowe odpowiadają wymaganiom w pełnej mierze, a również od strony potrzeb handlu eksportowego nie istnieją przeszkody dla przestrzegania w praktyce postanowień ustawowych.

Należy przewidywać, że ubezpieczenia transportów eksportowych nadal będą lokowane w odpowiedniej mierze w zakładach zagranicznych, a to w drodze reasekuracji. Tem samem zjawia się poważne pole pracy dla firm polskich, zajmujących się maklerstwem ubezpieczeniowem.

Cytowane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o kontroli ubezpieczeń przewiduje w art. 129 p. 2, iż w wypadkach, gdy ubezpieczenie poszczególnych transportów zagranicą będzie konieczne z uzasadnionych przyczyn, będą udzielane na to pozwolenia. Dla ułatwienia procedury, związanej z uzyskiwaniem tych pozwoleń, Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń posiada w Gdyni odpowiednio upełnomocnionego komisarza, przyczem możliwe jest, w razie potrzeby, wyznaczenie takich komisarzy również w innych miejscowościach. Gwarantuje to, iż zarządzenie Urzędu Kontroli Ubezpieczeń będzie mogło być stosowane elastycznie — tak, iż nie przyczyni ono żadnych realnych trudności eksportowi.

Pomijając poważne sumy, jakie będą mogły być w związku z powyższem zatrzymane w kraju, mieć należy na uwadze, iż przejęcie przez zakłady polskie ubezpieczeń transportów eksportowych, a conajmniej przejęcie gestji ubezpieczeniowej w tym względzie stanowi poważne wzmocnienie aparatu handlowewego, współpracującego z eksportem zamorskim.

NOWY SYSTEM KOMPENSACYJNY W RUMUNJI.

Rumuńska Wyższa Komisja Kontyngengentowa ustaliła, stosownie do postanowień rozporządzenia z dnia 2 maja rb. wprowadzającego nowy system kontyngentowy, nowe przepisy w sprawie handlu kompensacyjnego.

Import na zasadach kompensacji będzie dozwolony tylko z krajów, z któremi Rumunja posiada bilans handlowy pasywny. W myśl oświadczenia Wyższej Komisji kontyngetowej krajami temi są w chwili obecnej: Niemcy, Stany Zjednoczone, Czechosłowacja i Polska. Import z innych krajów będzie się odbywał za normalnemi pozwoleniami przywozowemi, w granicach efektywnego importu z tych krajów, dokonanego podczas dwóch ostatnich kwartałów 1933 r. i pierwszego kwartału 1934 r.

Wszystkie podania o kompensatę będą załatwiane przez Dyrekcję Reglementacji Przywozu (Directia Reglementarei Importului). Podania o przywóz kompensacyjny maszyn będą rozpatrywane wyłącznie przez Wyższą Komisję Kontyngentową.

Za materjał kompensacyjny służyć mogą wszystkie artykuły wywozu rumuńskiego za wyjątkiem produktów naftowych, skór baranich i towarów zakazanych do wywozu.

Eksport z Rumunji, który, jak wiadomo, musi być dokonany najpierw, powinien nastąpić najpóźniej w trzy miesiące po upływie pozwolenia na kompensację.

Podania o kompensację z Niemcami i St. Zjednoczonemi będą aprobowane w granicach przeciętnego kwartalnego importu danego artykułu przez zainteresowaną firmę z obu wspomnianych krajów, podczas wymienionych trzech trymestrów. W obliczaniu przeciętnej trymestralnej będzie brany w rachubę również import dokonany w drodze kompensaty, lecz tylko w stosunku 50 proc. Po dokonaniu dozwolonej kompensacji w powyższych granicach, zainteresowana firma może starać się o nowe pozwolenie na kompensację dopiero w następnym trymestrze.

Podania o kompensację z Polską na artykuły przewidziane w układzie kontyngentowym z dnia 4 kwietnia rb. będą rozpatrywane dopiero po podziale przysługujących Polsce kontyngentów. Podania te będą opinjowane przez Wyższą Komisję Kontyngentową. Ilości danego artykułu, jakie każda firma będzie mogła importować w drodze kompensacji, będą ustalone według tych samych norm co przy kompensacyjnym imporcie z Niemiec i ze St. Zjednoczonych, z tą różnicą, że będzie przy tem brany pod uwagę nietylko import danej firmy z Polski, lecz również w stosunku 50%, jej import z Niemiec i ze Stanów Zjednoczonych.

Podania o kompensację z Polską na artykuły nieprzewidziane w układzie kontyngentowym polsko - rumuńskim, będą załatwiane w ten sam sposób, co podania o kompensacyjny import z Niemiec i ze St. Zjednoczonych.

Podania o kompensację z Czechosłowacją na artykuły przewidziane w układzie kontyngentowym rumuńsko - czeskim, zostaną zreasumowane w formie tablic, sporządzonych, na każdy artykuł celny osobno i rozpatrzone globalnie przez Wyższą Komisję Kontyngentową, przyczem będą brane pod uwagę kwoty kontyngentowe wyznaczone w układzie.

Kompensacja z Czechosłowacją na artykuły nieobjęte układem rumuńsko - czeskim będzie się odbywać na tych samych za-

sadach, co kompensacja z Niemcami i ze Stanami Zjednoczonemi.

Jak z powyższego wynika, nowe przepisy kompensacyjne rumuńskie nietylko dążą do narzucenia krajom, z któremi Rumunja posiada bilans handlowy pasywny, wymiany towarowej wyłącznie w drodze kompensacji przy stosunku 1.25 do 1 na korzyść Rumunji, co zresztą było już jasno powiedziane w rozporządzeniu z dnia 2 maja rb., lecz ponadto przepisy te mają na celu zamknięcie importu kompensacyjnego w określonych i dosyć wąskich ramach. Powyższe tendencje, w razie zastosowania ich w praktyce, mogłyby się odbić bardzo niekorzystnie na naszym eksporcie do Rumunji.

P. I. E.

HANDEL ZAGRANICZNY HOLANDJI W R. 1933.

Holenderskie biuro statystyczne ogłosiło szczegółowe sprawozdanie o handlu zagranicznym Holandji w r. 1933. Ogółem Holandja importowała w r. 1933 za Fl. H. 1.209.229.000 (w r. 1932 — Fl. H. 1.299.427.000. w 1931 — Fl. H. 1.892.733.000, w 1930 — Fl. H. 2.418.255.000). Eksport holenderski wynosił w r. 1933 — Fl. H. 722.907.000 (w 1932 — Fl. H. 836.411.000, w 1931 — Fl. H. 1.290.760.000, w 1930 — Fl. H. 1.694.130.000).

Polska zajmowała w holenderskim imporcie 13 miejsce. Ogólna wartość importu z Polski (Fl. H. 16.182.000) stanowiła 1,32% ogólnego importu Holandji (w r. 1930 — 1,14%, w 1931 — 1,16%, w 1932 — 1,20%). Wywieźliśmy do Holandji w 1933 więcej niż w 1932 (Fl. H. 15.637.000) i mniej niż w 1931 (Fl. H. 21.998.000) i 1930 (Fl. H. 27.455.000).

W I kwartale br. zajmowaliśmy w imporcie holenderskim już 11 miejsce, przed Włochami, Czechosłowacją i Szwecją.

W eksporcie holenderskim Polska stała w r. 1933 na 15 miejscu. Wartość polskiego importu z Holandji statystyka holenderska określa na Fl. H .23.148.000, tj. 1.20% całego eksportu holenderskiego (w r. 1930 0,97% 1931 — 0,92%, 1932 — 1,03%).

W I kwartale br. Polska zajmowała w holenderskim eksporcie 12 miejsce przed Argentyną, Rosją, Rumunją i Indjami Brytyjskiemi.

W zagranicznym handlu Holandji tak w eksporcie jak i w imporcie pierwsze miejsce zajmują Niemcy (import 31,26%, eksport 27,67%), dalej w imporcie idą Belgja (10,28%), Anglja (9,06%), Stany Zjednoczone (6,45%), w eksporcie zaś Anglja (12.18%), Belgja (11,58%), Francja (8,47%), Stany Zjednoczone (5,44%).

WYMIANA TOWARÓW NA DRODZE WODNEJ POMIĘDZY POLSKĄ A NIEMCAMI.

Dwumiesięcznik „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" w Nr. 1/2 z r. b. podaje szereg liczb, ilustrujących ruch żeglugowy na Warcie i Noteci w obrocie międzynarodowym w 1933 r.

Wartą przeszło z Niemiec do Polski 28 parowców i 203 statków pod banderą niemiecką, 1 parowiec i 60 statków pod banderą polską, oraz 1 parowiec i 7 statków pod banderą gdańską, razem 300 jednostek, w tem 6 załadowanych i 294 próżnych. Przewieziono niemi 562 t starego papieru, oraz 33 t. włosia roślinnego, razem 595 t wobec 2.887 t, przewiezionych w 1932 r., co odpowiada zmniejszeniu przewozów o 79,4 proc.

Z Polski do Niemiec przeszło w 1933 r.: 26 parowców i 229 statków pod banderą niemiecką, 2 parowce i 73 statki pod banderą polską oraz 1 parowiec i 8 statków pod banderą gdańską, razem 339 jednostek przewozowych, w tem 310 załadowanych i 29 próżnych. Przewieziono niemi: 1200 t węgla kamiennego, 511 t drzewa opałowego, 1598 t papierówki, 45.716 t żyta, 9.567 t jęczmienia i 2.971 t owsa, razem 61.563 t wobec 106.984 t w 1932 r., co stanowi 42.5% zmniejszenia przewozów.

Notecią przeszło z Niemiec do Polski: 21 jednostek przewozowych pod banderą Niemiecką, 30 jednostek pod banderą polską i 5 jednostek pod banderą gdańską, razem 56 statków, w tem 26 załadowanych, a 30 próżnych. Przewieziono niemi 3872 t starego papieru wobec 3 834 t w 1932 r.

Z Polski do Niemiec przeszło Notecią: 18 jednostek przewozowych niemieckich, 30 polskich i 6 gdańskich, razem 54 jednostek przewozowych, wszystkie ładowne. Przewieziono niemi: 6 402 t żyta, 354 t grochu, 2 614 t tarcicy, 1 293 t desek, 109 t jęczmienia razem 10 772 t wobec 8 547 t w 1932 r. co stanowi wzrost przewozów o 26.3%. Ponadto na tratwach przewieziono 5.349 t.

W tranzycie przeszło Notecią z Niemiec do Prus Wschodnich: 18 statków niemieckich i 13 statków gdańskich, razem 31 statków, w tej liczbie załadowanych 30, próżnych —1. Przewieziono niemi: 1 066 t kafli, 145 t cegieł, 906 t wapna, 857 t soli, 357 t blachy, 203 t cukru, 90 t tektury dachowej, 238 t masy kamiennej, 36 t części maszynowych, 282 t saletry, 25 t szyn i 533 t innych towarów, razem 4 736 t wobec 4 866 t przewiezionych w 1932 r., co daje spadek przewozów o 2.67%.

W tranzycie z Prus Wschodnich do Niemiec przeszło: 22 statki niemieckie i 14 gdańskich razem 36 statków, wszystkie ładowne. Przewieziono niemi: 5 552 t celulozy, 578 t desek, 463 t papieru do opakowania i 260 t tarcicy, razem 6843 t wobec 7757 t w 1932 r., co daje spadek przewozów o 1165%.

J.

INFORMATOR EKSPORTOWY PODAJE NASTĘPUJĄCE WYTYCZNE OPAKOWANIA EKSPORTOWEGO:

1.

Opakowanie towaru musi być tego rodzaju, ażeby zabezpieczało zawartość w czasie transportu przed wpływami zewnętrznemi, aż do miejsca przeznaczenia. W tym celu opakowanie winno być dostatecznie mocne, ażeby mogło przetrzymać conajmniej 10 przeładunków, bez wykazania jakichkolwiek uszkodzeń.

2.

Wszelkie opakowanie drewniane jak skrzynie, klatki, beczki, winno być zrobione z drewna dobrze wysuszonego i zdrowego.

3.

Grubość desek i listew winna być wystarczająco mocna i odpowiadać ciężarowi poszczególnego pakunku. Jako maksymalną wagę jednego pakunku przyjmuje się wagę 50—80 kg. Przy wszelkiego rodzaju opakowaniu drewnianem zaleca się stosowanie wiązania trójrożnego jako najmocniejszego i najbardziej odpornego.

4.

Gwoździe używane do zbijania opakowania drewnianego winny posiadać powierzchnię pokostowaną lub gładką, lecz w żadnym wypadku nie nacinaną i być wbite prostopadle do przebiegu włókien drzewnych.

5.

Opakowanie drewniane winno być wzmocnione silnie napiętemi taśmami stalowemi, oddalonemi od bocznych krawędzi skrzyń lub klatek conajmniej o 10 cm.

6.

Bele eksportowe winny być silnie sprasowane, by tworzyć twardy, odporny i niezmieniający kształtu pakunek, wzmocniony mocno napiętemi taśmami stalowemi.

7.

Taśma stalowa używana do wszelkiego rodzaju opakowania winna posiadać możliwie małą wydłużalność (ok. 2 proc.) i dużą wytrzymałość na rozerwanie (60 kg. na mm. powierzchni przekroju). Używanie t. zw. bednarki przy transportach morskich jest rzeczą niedopuszczalną.

8.

Cecha przesyłki winna być umieszczona na każdym pakunku przy użyciu szablonu i trwałego tuszu. Miejsce przeznaczenia winno być wypisane literami wielkości conajmniej 5 centymetrów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1934 R.

BRAZYLJA. Z dniem 11 czerwca 1934 r. weszła w życie nowa taryfa celna. Odnośnie towarów znajdujących się na składach celnych, nowe stawki celne obowiązywać będą od 1 września 1934 r.

W dniu 19 maja 1934 r. wydany został dekret o uregulowaniu rynku dewizowego. Dekret postanawia, że Bank Brazylijski wszystkie zapasy dewiz, uzyskane z eksportu towarów brazylijskich, ma przeznaczać wyłącznie na regulowanie zobowiązań państwowych i władz komunalnych oraz za zapłatę importu kontrolowanego przez poszczególne urzędy kontroli banku. Bez uprzedniego zbadania i wydania pozwolenia przez te urzędy kontroli nie może być uskuteczniane przekazywanie zagranicę należności dla zapłaty procentów, dywidendy, podatków itp. Upoważnione przez urzędy te banki i instytucje mogą prowadzić wolny handel dewizami z wyłączeniem dewiz pochodzących z eksportu oraz z zastrzeżeniem dokonywania zestawień tych tranzakcyj.

BUŁGARJA. Opierając się na paragrafie 18 ustawy o obronie krajowego przemysłu, zniósł Rząd bułgarski dozwolony dotychczas bezcłowy import ziaren orzecha ziemnego, sprowadzanego przez fabryki czekolady.

CHINY. Na mocy rozporządzenia z dnia 1 maja 1934 r. podróżujący do Chin mogą mieć przy sobie 25 cygar, 200 papierosów i pół funta tytoniu, za co władze celne nie pobierają opłaty. Rozporządzeniem z dn. 28 kwietnia wprowadzono zwrot cła w wysokości 80% za pszenicę sprowadzoną z zagranicy przy reeskporcie.

CZECHOSŁOWACJA. W myśl rozporządzenia Ministerstwa Handlu przywóz winogron suszonych (poz. 10), koryntek, prosa (29), łubinu (32b), winogron świeżych (33), jarzyn suszonych (44a), słomy (ex 61), został włączony do systemu pozwoleniowego począwszy od 7 lipca 1934 r.

Cła na zboże, masło i tłuszcze na miesiąc czerwiec pozostają bez zmiany. Syndykat zbożowy przyznał na czerwiec państwom Małej Ententy bezcłowy import 1000 wagonów kukurydzy. Zgodnie z zobowiązaniami traktatowemi, Polsce przyznano aż do końca lipca 167 wagonów. Na posiedzeniu syndykatu trzody chlewnej ustanowiono kontyngenty na lipiec w wysokości 10.000 sztuk trzody chlewnej i 95 wagonów tłuszczów.

EKWADOR. Rozporządzeniem z dnia 3 maja 1934 r. wprowadzona została reglamentacja następujących artykułów: drobiu żywego i bitego, kiełbas i szynek, smalcu, ziemniaków za wyjątkiem nasiennych, wyrobów cukierniczych, mąki pszennej, cukierków, piwa, konjaku, wody kolońskiej i perfum, mydła zwyczajnego, siarki, mebli i ich części. drzwi, ram okiennych i t. p. pudełek tekturowych, materjałów bawełnianych, koców, worków jutowych, materjałów dzianych, wyrobów kaletniczych, odzieży damskiej z jedwabiu, grzebieni radjoaparatów.

ESTONJA. Do listy towarów podlegających systemowi licencyjnemu wprowadzone zostały skóry zajęcze i królicze i ich imitacje garbowane lub farbowane (poz. 56 ex p. 2 p. 2b), soda i potas (poz. 105). Ustanowiony został zwrot cła na surowce, sprowadzane do wyrobu słodyczy, które wynosi 0,22 koron od kilograma netto karmelków nadziewanych i 0,19 koron nienadziewanych, na przędzę bawełnianą i nici bawełniane, przędzę wełnianą, przędzę jedwabną, surową i odpadki i przędzę ze sztucznego jedwabiu. Projektowaną jest zniżka cła na preparaty lecznicze.

FINLANDJA. Podwyższone zostały premje wywozowe na jaja z 2,50 na 3,50 Fmk. od 1 kg. Jednocześnie z powyższem postanowiono wprowadzić premję na trzodę chlewną (bekony) w wysokości 2,50 Fmk. od 1 kg żywej wagi. Dotychczas za trzodę chlewną żywą premje nie były wypłacane.

FRANCJA. Podzielone zostały kontyngenty na rok 1934 na papier rotacyjny, przyczem kontyngent został powiększony o 730.000 kw. po podziale pomiędzy poszczególne państwa 580 kw. zostało przyznane „innym krajom“, do których należy Polska.

HISZPAŃSKIE POSIADŁOŚCI. Przepisy dewizowe, obowiązujące w Hiszpanji, zostały rozciągnięte również na Wyspy Kanaryjskie.

HOLANDJA. Skontyngentowany został na okres 12 miesięcy import świeżych i wędzonych węgorzy. Kontyngent oparty jest na bazie 25% importu w latach 1931—33.

Od dnia 1 lipca obowiązywać ma nowa taryfa celna, która przewiduje dla wyrobów gotowych stawki celne w wysokości 12% a. v. oraz podział wszystkich innych towarów na 3 grupy: 1) surowce — wolne od cła, 2) półfabrykaty — 3—6% ad valorem i 3) artykuły pomocnicze do produkcji — 6% a. v.

Ukazało się zarządzenie, kontyngentujące import zapałek na dalsze 3 miesiące t. j. na okres 1 czerwca 1934 r. — 1 września 1934 r. Dotychczasowe przepisy pozostają bez zmian — lata bazowe 1932/33 — ustawowo przysługuje 30% przeciętnego 3 miesięcznego importu podczas lat bazowych.

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 29 maja 1934 r. przyznane zostały premje na kartofle, przyczem na kartofle ze wszystkich okręgów w okresie od 25 maja do 30 czerwca 4 Ł. od tony, od 1 lipca do 31 sierpnia — 2 Ł. Jednocześnie z powyższem ustanowiono premję na mięso w okresie od 2 do 4 czerwca, na mięso wołowe — 7 sh. od cws., cielęce — 7 sh. i krowie 3 szyl. 6 pensów od 1 cws.

ŁOTWA. Zgodnie z rozporządzeniem ministra finansów, import książek, gazet i innych ukazujących się regularnie wydawnictw nie podlega reglamentacji importu.

MOZAMBIK. Na mocy rozporządzenia z dnia 28 maja 1934 r. wprowadzone zostały cła specyficzne na miejsce dotychczasowych od wartości na wyroby bawełniane (20 eskudo od 1 kg), wełniane (50 esk.); lniane (25 esk.), obuwie maszynowe lub ręczne 50 eskudo od 1 pary.

NIEMCY. Stawka celna na gęsi (poz 107) zostaje z dniem 1 lipca rb. podwyższona z 2.10 RM. na 6 RM. od sztuki oraz z 36 RM. na 100 RM. od 100 kg. Należy zaznaczyć, że 75% ogólnego importu gęsi do Niemiec dostarcza Polska.

W myśl postanowień innego rozporządzenia wykonawczego z dnia 17 kwietnia 1934 r. do ustawy dewizowej obniżono granicę wolnego przekazywania należności markowych zagranicę z 200 na 50 RM. miesięcznie. Dla płatności, które powstały przed datą ogłoszenia tego rozporządzenia, dopuszcza „Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung" na podstawie pozwoleń specyficznych na przekazywanie kwot w wysokości 150 RM. miesięcznie.

RUMUNJA. Według okólnika Min. Finansów przywóz towarów, dopuszczonych do obrotu kompensacyjnego może obywać się tylko na podstawie faktur poświadczonych przez Urząd Kompensacyjny Banku Narodowego, które muszą być dołączone do pozwolenia przywozowego.

STANY ZJEDNOCZONE. Rozporządzeniem z dnia 28 czerwca 1934 r. obniżone zostało cło na cukier które przedstawia się obecnie nast.: do 750° polaryzacji 1.2844 c od funta (dot. 1.7125 c) od każdego dalszego stopnia polaryzacji 0.0281 c. (dot. 0,0735 c) 96 polaryzacji — 1,8750 c (dot. 2,5000 c); 100 — 1.9875 c (dot 2,6500 c).

SYRJA. Według doniesień prasy z Bejrutu podwyższone ma być cło na mąkę i zboże (25 piast. syr.) na pszenicę; 125 P., na kukurydzę; 330 P., na jęczmień i owies i 100 P. od 100 kg. na mąkę wszelkiego rodzaju.

SZWAJCARJA. Zmniejszona została na okres tymczasowy dodatkowa opłata od siana, z mocą obowiązującą wstecz, tj. od dnia 1 czerwca 1934 r.

SZWECJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 22 maja 1934 r. wprowadzona została opłata importowa w wysokości 3 kor. od 100 kg. na zboża i paszę. W związku z powyższemi odnośne władze celne wyjaśniają, że opłatą ta dotyczy następujących towarów podpadających pod numery statystyki (nie taryfy celnej): Nr. 102 korzenie manjoku, 170 owies, 171 kukurydza, 173 wyka, 174 peluszka, 175 inne i 178 jęczmień; 191 otręby z owsa, 194 otręby z kukurydzy i jęczmienia; 367 i 368 melasa, 372 pasza inna niż ryżu, wytłoków i tp. Otręby pszenne i żytnie bez domieszki powyższej opłacie nie podlegają.

Z dniem 1 czerwca 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na mydło szare 5 kor., środki do mycia, szorowania, dezynfekcji specjalnie niewymienione zawierające tłuszcze, żywicę, olej, wosk, mydło, bez domieszki dekstryny lub kleju nie płynne — 10 kor., płynne w naczyniach o zawartości powyżej pół kg. — 10 kor. i poniżej — 15 kor., maszyny do borowania i heblarki inne — 2,50 kor.

WĘGRY. Na mocy rozporządzenia z dnia 31 maja 1934 r. wprowadzona została zmiana cła na ziemniaki (tar. 113 a) w okresie od 16 stycznia do 30-go czerwca — 30 koron złot. od q., pozatem na listę towarów objętych reglamentacją importu wprowadzona została wełna z owiec, surowa lub myta, bielona, farbowana itp. (poz. 183), wełna sztuczna (577) i przędza czesankowa (578).

W. BRYTANJA. Z dniem 30 maja 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na szkło i wyroby szklane, które obecnie przedstawiają się następująco: szkło taflowe, lustrzane nieobrobione 15% ad val.; szkło taflowe, — przeźroczyste, farbowane, w połączeniu z metalami i tp. — 20%. Wyroby ze szkła taflowego i lustrzanego bez ram lub w ramach klamki do drzwi płyty reklamowe i tp. — 20% sztaby i rury szklane — 20 proc. przysłony formy szklane 20%. Abażury do lamp itp. — 3 pensy od 1 lb. Wyroby ze szkła do domowego użytku dla użytku innego — — 30% ad valorem.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Poważne firmy argentyńskie, eksportujące łoje zwierzęce, skóry surowe, wełnę i kazeinę, pragną nawiązać bezpośrednie stosunki z rynkiem polskim, z którym już częściowo pracują za pośrednictwem domów lub przedstawicielstw zachodnio-europejskich.

Informacyj udzieli Izba Handlowa Polsko-Łacińsko-Amerykańska w Warszawie, ulica Hortensji 6.

Firma palestyńska zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw firm polskich na artykuły różnego rodzaju. E/14748/4E/Ch.

Firma w Syrji będzie zastępować interesy firm polskich, zainteresowanych rynkiem tamtejszym. E/14087/4E/Ch.

Poważna firma importowa z Johannesburga (Unja Południowo-Afrykańska) znana Instytutowi prosi o złożenie jej ofert na wszelkie artykuły z branży galanterji elektrycznej i przemysłu chemicznego. P/14220/3B/R.

Firma szwedzka interesuje się zakupem w Polsce tektury surowej (Rohpappe). P/14574/61/R.

Firma amerykańska ze St. Zjedn. Ameryki Płn. interesuje się zakupem w Polsce różnych wyrobów metalowych, oraz przyborów kuchennych. Przedsta-

wiciel tej firmy będzie w Warszawie w połowie czerwca (informacje telef. w P. I. E.—589-06). P/14863/44/R.

Firma hiszpańska interesuje się importem z Polski drzewa różnego rodzaju oraz materjałów dla przemysłu meblowego. P/14910/21/RO.

Firma włoska interesuje się importem z Polski deseczek drewnianych do fabrykacji zasłon okiennych. P/13847/40/RO.

Firma belgijska eksportująca do Konga Belg. pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wyrobów emaljowanych i fajansowych podrzędnych gatunków. P/14790/3E/Sz.

Firma w Afryce Południ. posiadająca poważny dział artykułów spożywczych interesuje się zakupem w Polsce biszkoptów. P/14955/60/Sz.

Firma w Capetown interesuje się importem butelek. Propozycja poważna. P/11815/63/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

W SPRAWIE LISTÓW PRZEWOZOWYCH NA OKAZICIELA.

W ostatnim czasie podnoszą się liczne głosy ze sfer kupieckich przeciwko niedawno wprowadzonym kolejowym listom przewozowym, wystawianym na okaziciela wtórnika listu przewozowego. Izba Przemysłowo - Handlowa w Łodzi wystąpiła nawet z memorjałem do Ministerstwa Komunikacji, domagając się wyłączenia od przewozu za listami przewozowemi na okaziciela wtórnika, towarów włókienniczych. Sfery domagające się zniesienia omawianych listów przewozowych, względnie ograniczenia ich zastosowania, motywują swoje dezyderaty tem, iż listami temi posługuje się przemysł i handel anonimowy, celem zatajenia swoich obrotów wobec urzędów skarbowych.

Zdaniem naszem występuje tu pewne pomieszanie pojęć i wysuwa się dezyderaty, mające na celu ochronę pewnych lokalnych gałęzi przemysłu i handlu w sposób bardzo radykalny, mogący zaszkodzić całości rozwoju życia gospodarczego.

Wprowadzenie listów przewozowych na okaziciela wtórnika listu przewozowego z dniem 1 maja ub. r. było niewątpliwie dużym postępem w rozbudowie prawa przewozowego. Aktualne wymogi handlu spowodowały sfery gospodarcze we wszystkich krajach do wysuwania żądań w kierunku nadania kolejowym listom przewozowym charakteru dokumentu przenośnego na okaziciela, w celu przyśpieszenia i ułatwienia tranzakcyj handlowych. Sprawą tą zajęła się Międzynarodowa Izba Handlowa, poświęcając jej wiele uwagi i zgłaszajac na konferencji rewizyjnej Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi w Rzymie, wniosek o wprowadzenie na wszystkich kolejach, należących do Konwencji, listów przewozowych na okaziciela wtórnika. Jeszcze przed konferencją rewizyjną w Rzymie, gdzie wpłynął wniosek wprowadzenia omawianych listów, zarządy poszczególnych kolei omówiły między sobą warunki, na jakich możnaby było przyjmować przesyłki do przewozu za listami przewozowemi, wystawionemi na okaziciela. Sfery gospodarcze w Polsce winne, zdaniem naszem, z uznaniem odnosić się do faktu, iż Ministerstwo Komunikacji wprowadziło omawiane przepisy niezwłocznie na kolejach polskich, wyprzedzając w tem inne państwa. Idąc w tym wypadku na rękę sferom gospodarczym, Zarząd P. K. P. dostosował przepisy prawne do aktualnych wymogów życia handlowego, za co należy mu się niewątpliwie pełne uznanie.

Fakt, iż omawiane listy przewozowe używane są również przez przemysł lub handel a n o n i m o w y w celu zatajenia obrotów przed władzami skarbowemi, nie powinien przemawiać za cofnięciem przepisów, stanowiących niewątpliwy postęp w rozbudowie prawa przewozowego i uznanych za konieczne dla aktualnych wymogów handlu przez tak poważną instytucję, jak Międzynarodowa Izba Handlowa. Przepisy dotyczące listów przewozowych na okaziciela, wejdą zresztą, prędzej czy też później, w formie bardziej jeszcze radykalnej do międzynarodowego prawa przewozowego.

Cofnięcie przepisów o wprowadzeniu listów przewozowych na okaziciela wtórnika, względnie ograniczenie systemu do pewnych tylko artykułów, nie usunie handlu, czy też przemysłu pokątnego, lecz skieruje najwyżej pewne przewozy na komunikację samochodową, gdzie władze podatkowe wogóle nie mają możności kontroli przewożonych transportów. Ministerstwo Komunikacji, wprowadzając omawiane przepisy na kolejach w Polsce, przed innemi kolejami w Europie, nie uczyniło tego z popędu, idącego z postępem nowatorstwa, lecz ze względu na konkurencję samochodową. Wprowadzenie tych listów posłużyć miało kolei do pozyskania transportów, które wskutek obowiązującego na kolejach podania adresata, korzystały wyłącznie z komunikacji samochodowej. Wzgląd na konkurencję może i winien być dla kolei miarodajny, natomiast nie jest chyba kolej powołaną do zwalczania handlu anonimowego.

Wzgląd na możliwość indywidualnych wypadków nadużyć, choćby nawet były one łatwo możliwe, nie powinien, zdaniem na-

szem, hamować wprowadzania w życie zasad prawnych potrzebnych dla dobra ogólnego. To też sfery zainteresowane winne szukać innych sposobów zwalczania przemysłu i handlu anonimowego, niż przez hamowanie postępowych dążeń w rozbudowie prawa przewozowego.

J. Kunert.

SPRAWY TURYSTYCZNE

SEZON TURYSTYCZNY ROZPOCZĘTY.

Lipiec i sierpień są to dwa miesiące największego natężenia ruchu turystycznego morskiego na wodach Bałtyku. Już sygnalizowaliśmy w swoim czasie o zapowiedzianem zawinięciu na redę sąsiedniego kąpieliska na terytorjum W. M. Gdańska — Sopot, 5 statków wycieczk. linij zagranicznych, ilość ta w chwili obecnej już wzrosła do 18-tu, z niej tylko znikoma część jeszcze dokładnie nie ustalona, zawinie do portu gdyńskiego, spodziewać się jednak można, że pewna część turystów zagranicznych, którzy wylądują w Sopotach, zwiedzą również i Gdynię. Tembardziej pocieszającym jest fakt, istnienia 2 przynajmniej linij regularnych, jednej łączącej nas ze Szwecją, a drugiej z Anglją, statki których zawijać będą do Gdyni stale i stale dostarczać będą pewnej ilości turystów zagranicznych. Są wszelkie dane ku temu, że statek Marieholm, obsługiwany przez maklera Bergenske Baltic Transports Limited, będzie miał powodzenie i dostarczy pewną ilość turystów szwedzkich. Drugi statek — Baltonia — obsługiwany przez Polską Zjednoczoną Korporację Bałtycką i również utrzymujący stałą komunikację dwutygodniową pomiędzy Londynem a Gdynią i Gdańskiem, już przed rozpoczęciem sezonu miał ponad sto turystów angielskich, którzy przez dwa dni mieszkając na statku w Gdyni, mają możność poznania naszego portu i miasta, jak również odbycia wycieczek autocarami bądź to w malownicze okolice Szwajcarji Kaszubskiej, bądź też na pełne morze do Jastrzębiej Góry. Statystyka turystów z Anglji wykazuje poważny dorobek pod tym względem i to dorobek bardzo pocieszający, bo mający tendencję poważnego rozwoju. W roku 1931 przybyło do Gdyni 154 turystów, w roku 1932, dzięki propagandzie i dobrym wrażeniom, jakie sami turyści z tej podróży wynieśli, liczba turystów wzrosła do 670, w roku 1933 — nieco się obniżyła — do 653. Rok bieżący znowu wykazuje tendencję zwyżkową, co da się również wytłumaczyć pocieszającem polepszeniem ogólnej sytuacji gospodarczej w Anglji, sygnalizowanem niemal we wszystkich dziedzinach już od kilku miesięcy.

Chodziłoby obecnie o to, aby na miejscu zrobić wszystko, aby przy skromnych naszych możliwościach jednak gościom angielskim pobyt uprzyjemnić i w ten sposób uczynić z nich propagatorów podróży do Polski. Wielkie zasługi pod tym względem oddaje m. in. T-wo Polsko-Angielskie w Gdyni, które swe zebrania urządza w dnie, gdy do portu zawijają statki turystyczne. Byłoby oczywiście bardzo pożądanem, aby również i organizacja wycieczek w głąb Szwajcarji Kaszubskiej jak najpomyślniej się rozwijała. Pewne trudności napotyka się pod tym względem z powodu braku odpowiednich autocarów otwartych. Spodziewać się jednak należy, że rozszerzenie sieci komunikacyjnej przez Miejskie T-wo Komunikacyjne w związku z podniesieniem w dniach ostatnich ilości rozporządzalnych wozów, ułatwi organizowanie tych wycieczek.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

MONOPOL CZY INICJATYWA PRYWATNA?

/O wzmożenie akcji propagandy spożycia ryb morskich./

Ze sfer handlowych otrzymaliśmy poniższe uwagi, które drukujemy jako artykuł dyskusyjny.

W ostatnim czasie coraz częściej alarmuje się opinję publiczną kryzysem w polskiem rybołówstwie morskiem, powodowanem brakiem nabywców na połowy dorszy i flader. Hala i Chłodnia Rybna, okazała się za małą jest zapełniona rybami, wobec czego rybacy zaprzestali połowów, a nasza chociaż mała i młoda jeszcze flota rybacka stoi nieczynna. Rybak morski, który dotychczas prawie, że nie znał takiego stanu rzeczy, by swą ciężką pracą zdobyte połowy nie mógł spieniężyć nie może zrozumieć, iż cała, tak duża Polska nie może skonsumować stosunkowo niedużych ilości ryb morskich. Dlatego też słusznie powiadają rybacy, że ryba morska jest artykułem nieznanym i niezaprowadzonym na rynku w głębi kraju, brak bowiem należytej i planowej propagandy oraz odpowiedniego przystosowania cen do innych artykułów spożywczych przyczynia się do zachowania tego stanu rzeczy.

Od dwu miesięcy poczyniono pewne kroki propagandy spożycia ryb morskich przez Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni, polegające na poparciu poczynań przez władze państwowe i samorządowe

/wojsko, szpitale, zakłady wychowawcze, więziennictwo itp./ oraz na wciągnięciu do akcji sfer handlowych zwłaszcza na terenie Warszawy. Zawsze jednak występuje Zjednoczenie Rybaków bezpośrednio, co nie można uważać za zupełnie celowe, ponieważ wiemy, iż W.M. Gdańsk w latach poprzednich jedynie dzięki ruchliwości kupiectwa i swobodnej inicjatywy prywatnej, postawił handel rybami morskiemi na takim poziomie, że odbierano nietylko własne połowy ale i większość połowów polskich,a nawet zaopatrywano się w ryby zagranicznego pochodzenia. Obecnie po zmonopolizowaniu handlu i przemysłu rybnego na terenie W. M. Gdańska od 1-go października 1933 r. obserwujemy stały spadek spożycia ryb morskich na terenie gdańskim i zupełny prawie zanik odbioru ryb morskich z polskich połowów.

Handel rybą morską siłą faktu przeniósł się do Gdyni, mając tu dogodne warunki rozwojowe dzięki istniejącym urządzeniom (nowoczesny port rybacki, chłodnia rybna, pomieszczenia dla kupców itp.), a odbiór ryb morskich skoncentrowany został w ręku Spółdzielni Zjednoczenia Rybaków, mającej faktyczny monopol handlu rybą morską. Dla inicjatywy prywatnej zostało tu bardzo mało miejsca. Zjednoczenie Rybaków Morskich nie wie, czy też nie chce wiedzieć, że fachowe i doświadczone kupiectwo miejscowe na terenie Gdyni, może się przyczynić do zwiększenia zbytu ryb morskich. Zjednoczenie Rybaków nietylko pomija kupiectwo miejscowe w akcji propagandy spożycia ryb morskich, ale nawet zwalcza to kupiectwo w jego poczynaniach, powodując się niezrozumiałemi dla ogółu czynnikami. Trudno bowiem uważać za życzliwą współpracę nieodpowiadanie Zjednoczenia na żądane oferty, lub też podawanie przez Zjednoczenie tak tendencyjnych cen, które są większe przy hurtownym odbiorze dla kupiectwa, aniżeli ceny detaliczne pobierane przez Zjednoczenie. Takie traktowanie miejscowego kupiectwa rybnego, jako czynnika niepotrzebnego, musi się odbić niekorzystnie na dalszym rozwoju tego handlu, gdyż niektóre niedoświadczone poczynania handlowe Zjednoczenia Rybaków naraziły Spółdzielnię na znaczne straty, co każdemu interesującemu się tym działem jest dobrze znanem.

Dlatego koniecznem się wydaje wciągnięcie do wspólnej akcji propagandy spożycia ryb morskich miejscowego, gdyńskiego kupiectwa rybnego, gdyż pośrednik ten mogący pozyskać dla ryb własny krąg odbiorców stać się może czynnikiem bardzo poważnym i pożytecznym. Porównując naszą propagandę spożycia ryb morskich z propagandą zagraniczną, przychodzimy do przekonania, iż bez pośrednictwa prywatnego w handlu rybnym rybołówstwo morskie nie może się normalnie rozwijać, a zmonopolizowanie tego handlu spowodować może tylko zahamowanie tego rozwoju. W organizacjach propagandowych zagranicą obowiązywała dewiza, że żadnego kupca i potrzebnego pośrednika nie powinno brakować w tej wspólnej akcji. Zwłaszcza na terenie Gdyni dewiza ta w handlu rybnym powinna bezwzględnie obowiązywać, czego dowodem są wskazania programowe oficjalnych kierowników naszego życia gospodarczego, wskazania nakazujące wzbogacanie się portowego handlu i przemysłu drobnego, prywatnego, a nietylko tego, który korzysta z przywilejów monopolu. Czasy kryzysu okazały, że najbardziej odpornemi są małe warsztaty pracy, naturalnie się rozwijające, a nie placówki sztucznie rozbudowane i podtrzymywane kosztem innych działów gospodarczych. Tym małym warsztatom należy dać możliwość normalnego rozwoju i spokojnej pracy.

Jeżeli dalszy rozwój naszego rybołówstwa morskiego i zbyt poławianych ryb ma być zapewniony, należy dążyć do stworzenia dobrze zorganizowanego prywatnego handlu. Akcja za spożyciem ryb morskich w kraju musi być planowa i stała i nie dorywczą, jaką jest dzisiaj. Wszystkie czynniki zainteresowane w rozwoju naszego rybołówstwa morskiego muszą brać udział w tej akcji, a przyciągnięcie inicjatywy prywatnej wydaje się tu najbardziej celowem i pożytecznem. **K. W.**

KRONIKA.

Zebranie przedstawicieli wędzarń na wybrzeżu odbyło się dnia 23 czerwca w lokalu Hotelu Centralnego w Gdyni. Zjazd ten obesłany bardzo licznie odbył się pod przewodnictwem przedstawicieli Izby Przem. Handlowej w Gdyni i miał na celu powołanie do życia organizacji branżowej przemysłu rybnego na wybrzeżu.

Rokowanie handlowe z Gdańskiem w sprawie podziału rynku zbytu na ryby morskie tak świeże jak i przerobione odbędą się w Izbie Przemysłowo Handlowej w Gdyni dnia 25 czerwca, gdyż do dnia 10-go lipca porozumienie w tej dziedzinie powinno nastąpić. Ze strony W. M. Gdańska będzie brał udział jeden przedstawiciel Senatu oraz jeden przedstawiciel handlu i przemysłu rybnego, który jak wiadomo jest zmonopolizowany od października roku ubiegłego. Ze strony polskiej bierze udział Naczelnik Wydziału Rybołówstwa Morskiego z Min. Przem. i Handlu p. Dr. F. Lubecki, przedstawiciele Morskiego Instytutu Rybackiego p. Dyr. A. Hryniewiecki i p. B. Sotkowski, przedstawiciel przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu p. Żebrowski, oraz przedstawiciel przemysłu konserwowego p. Hirschfeld. Obszernie sprawa współpracy z W. M. Gdańskiem była omówiona w poprzednim numerze Biuletynu Izby Przemysłowo - Handlowej.

Przyjazd polskiej flotylli rybołówstwa śledziowego z Morza Północnego do portu rybackiego w Gdyni nastąpił w sobotę rana dnia 23 czerwca br. Razem przybyło siedem motorowców Towarzystwa „Mewa" Gdynia : Nr. 214,51, 132, 32,262, 49,99. Motorowce te zostaną zarejestrowane w Gdyni i zabiorą stąd po 4 ludzi polskiej załogi, sól, smary, żywność itp. Flotylla ta po kilku dniach pobytu w Gdyni wyruszy na połowy śledzi na Morzu Północnem. Dalsze ośm statków tego towarzystwa Mewa przybędzie do Gdyni w dniach najbliższych. Cała flotylla składa się z piętnastu stat-

ków i w roku ubiegłym cały sezon połowu spędziła na Morzu Północnem.

Zaniepokojenie polskich sfer handlowo przemysłowych rokowaniami handlowemi z Wielką Brytanją, jeżeli chodzi o cło na śledzie solone jest duże, zwłaszcza po żądaniach angielskich o wielką zniżkę celną na śledzie solone pochodzące z Anglji. Gdyby zostały uwzględnione te propozycje, wówczas rozwój własnego rybołówstwa na Morzu Północnem stanie pod znakiem zapytania i znowu rok rocznie będziemy płacili dziesiątki miljonów haraczu zagranicy za śledzie solone. Anglja zdołała już wymusić na Estonji wyrzeczenie się organizacji własnego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem i jedynie Finlandja konsekwentnie wykonuje swój plan rozbudowy rybołówstwa śledziowego. Jest obawa, że W. Brytanja spróbuje również Polsce narzucić swój punkt widzenia polegający na wyrzeczeniu się dalszego rozwoju polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem.

WYDAWNICTWA

RACJONALNE OPAKOWANIE TOWARÓW.

Z 97 rycinami, opracował dr. inż. Damazy Jerzy Tilgner. Warszawa, Wydaw. Państwowego Instytutu Eksportowego.

Do pożytecznych wydawnictw P. I. E. przybyła świeżo, jako tom XVI praktyczna książka dr. inż. D. Tilgnera, poświęcona sprawie opakowania towarów eksportowych.

Brak tego rodzaju wydawnictwa odczuwał się u nas oddawna. Autor korzystał szeroko z doświadczenia zebranego przez Państwowy Instytut Eksportowy w konkursie pt. „Dobry Eksport", powtarzanym obecnie co roku, który polega na wysłaniu w trzymiesięczną podróż okrężną z licznemi przeładunkami towarów w próbnych opakowaniach poszczególnych firm. Książka jest ilustrowana zdjęciami przesyłek tego próbnego eksportu po jego powrocie, — „dobrych" i „złych"; autor również powołuje się na wyniki tego konkursu w tekście. Widzimy więc realizację pewnego planu, co jeszcze podnosi praktyczne walory książki.

W piętnastu rozdziałach książki omówione są najważniejsze rodzaje opakowania, sposoby pakowania, materjały opakowania, cechowanie przesyłek, oraz odnośne przepisy różnych krajów. Oto spis rozdziałów: Badanie opakowania, drewno, gwoździe, typy skrzyń, taśmy stalowe, skrzynie ze sklejki, klatki, beczki, opakowanie z tektury falistej, bele i belowanie towarów, wytyczne opakowania eksportowego ważniejszych towarów, cechowanie przesyłek, oznaczenie kraju pochodzenia, przepisy o cechowaniu przesyłek do różnych krajów.

Autor słusznie poświęcił najwięcej miejsca skrzyniom, klatkom i belom, wyjaśniając ogólne zasady dobrego opakowania. Dopiero w rozdziale XI: „Wytyczne opakowania eksportowego ważniejszych towarów" omówione są poszczególne grupy towarów: wyroby włókiennicze, produkty w workach, maszyny, wyroby metalowe, wyroby papiernicze, wyroby drzewne, skóry i wyroby skórzane, produkty chemiczne, wyroby szklane, fajansowe i kamionkowe, różne, wyroby spożywcze, konserwy, jaja, wyroby mączne, owoce i warzywa, mięso, wędliny.

Ilustrowana i zaopatrzona w objaśnienia rysunkowe jest książka bardzo obficie i umiejętnie. Jedynie braknie wzorów napisów na skrzyniach eksportowych, **na konkretnych przykładach**, coby jeszcze podniosło praktyczne walory książki.

Autor reprezentuje w dużej mierze amerykańskie prądy i wzory w pakownictwie, co daje w niektórych wypadkach pewną jednostronność, a nawet przeciążenie treści (cała str. 37 — zbyteczna). Tylko w rozdziale o beczkach autor opiera się wyłącznie na normach europejskich.

Amerykanizm autora wyraża się również w samem wyjaśnieniu tematu czytelnikowi. Książka ma charakter dydaktyczny, jest przytem pełna rad i przepisów wypowiedzianych apodyktycznie: tak i tak czynić należy, tak a tak nie należy czynić. Ma to swoje dobre i złe strony: wybitnie „zły" eksport przez czytanie tej książki napewno zostanie zwalczony, jednakże dla myślącego europejskiego czytelnika - eksportera takie „receptowe" załatwianie sprawy nie daje zaspokojenia potrzeby udoskonalenia jego eksportu, tembardziej, że autor nie daje przy rozdziałach systematycznie ułożonego przeglądu literatury.

Brak ujawnienia aparatu naukowego — chociażby w formie przytoczenia dzieł ogólnych i prasy fachowej jest główną wadą tej nader pożytecznej książki. Autor słusznie zauważa, że niepodobna dawać dyletanckich ogólnych rad do pakowania poszczególnych towarów. Tembardziej należało ułożyć wykaz literatury według rozdziałów, tembardziej, że nawet w polskim języku znalazłoby się niejedno — np. artykuły o fabrykacji skrzyń w „Lesie Polskim" i inne.

Brak ten możnaby uzupełnić, jeszcze do niniejszego wydania załączając wkładkę, wyliczającą literaturę do poszczególnych rozdziałów.

Oto np. czytelnika krytycznego bierze wątpliwość czy rada autora na str. 116 ażeby maszynowe śruby i nakrętki pakować do starych beczek od smoły lub oliwy, nie posiada cechy rady domorosłej, gdyż bardzo ciężki materjał i stare beczki, to, jak słusznie gdzieindziej zauważył sam autor, — towar i opakowanie do siebie nie pasujące, tembardziej, że starym beczkom poświęcona jest groźna klauzula we wzorowym konosamencie okrętowym. Chciałoby się pakować do mocnej

starej beczki od oliwy, dając gwarancję wysyłającego, bo ma się oszczędność, lecz ogólne i słuszne rady autora o jaknajpewniejszej wysyłce — powstrzymają nas od tego. Inaczejby było gdyby czytelnik miał podaną odpowiednią literaturę, do którejby sięgnął sam lub za pewnem pośrednictwem i mógłby rzeczywiście zaryzykować wysłanie, gdyby się przekonał, że inni również tak radzą i że istnieje pod tym względem już pewien usus.

Autor słusznie zauważa, że nie podobna być uniwersalnym i we wszystkich działach dawać szczegółowe i pewne rady. Tak, dział skrzyń i dział pakowania wyrobów cukierniczych są opracowane przez autora obszerniej, inne działy więcej ogólnikowo. Stąd rady niepewne, jak np. twierdzenie, że okładanie bel tarczami z desek, (na które dopiero się daje otaśmowanie), jest opakowaniem zawsze wadliwem i udającem opakowanie dobre, — jest niesłuszne. Istotnie, na str. 140 autor przyznaje, że bele z jutą należy okładać wiekami po bokach, a na str. 125 autor omawia okładanie bel papieru tarczami, jako wyłączną metodę pakowania bel arkuszowych. W dziale papieru daje się zauważyć, że autor nie zna papieru rotacyjnego i role tego papieru nazywa „wałami gorszego papieru". Nie czynilibyśmy z tego specjalnego zarzutu autorowi, gdyby przy dziale „wyroby papiernicze" autor przytoczył chociażby jedno dziełko o pakowaniu wyrobów papierniczych.

Drugorzędną, lecz przykrą wadą książki jest jej strona językowa. Błędów druku w książce jest dużo, lecz nie wszystko na ich karb policzyć można. Zwroty jak: „można często otrzymać znacznie lepsze skrzynie, używając nieco cieńszych desek, lecz kilka dodatkowych gwoździ" (str. 47), „jakakolwiek ściana skrzyni o szerokości 15 cm. lub mniej winna być wykonana z całości" (str. 48), „przy korzystnym wyniku próby, budowa klatki jest odpowiednia" (str. 75), „obowiązek kolejno numerowania pakunków" (str. 183) i wiele innych liczymy na karb autora, jak również różną pisownię „ton" i „tonn" — „komora" i „kamera" ładunkowa, przy niestosowaniu wyrazu „ładownia". Tego ostatniego wyrazu autor wogóle nie zna; np. na str. 126 czytamy, że w razie rozsypania ładunku parkietów mogą one (żartem) „służyć do wypełnienia wolnych przestrzeni w lukach (?) okrętowych".

Technicznie książka jest wydana bardzo ładnie, na pięknym ilustracyjnym papierze. Wytknięte braki nie przeszkadzają nam gorąco polecić ją wszystkim naszym eksporterom, jak i producentom towaru, jako pracę wyjątkowo na czasie i praktycznie wydaną.

ALBUM GDYNI.

Nakładem „Naszej Księgarni" Sp. Akc. Związku Nauczycielstwa Polskiego, Warszawa rok 1934, ukazał się dopiero co w druku nowy album Gdyni. Wydawnictwo, zawierające na 32 kartkach (64 strony) reprodukcje najbardziej cennych fotografij Gdyni w różnych stadjach jej rozwoju, daje bardzo dokładne pojęcie o zewnętrznym wyglądzie portu i miasta. Zwłaszcza część albumu, poświęcona portowi, jest bardzo starannie dobrana, dzięki czemu całe wydawnictwo nabiera charakteru wydawnictwa dydaktycznego, a nie tylko cennej pamiątki z pobytu w Gdyni. Część artystyczną opracował artysta-malarz p. Aleksander Wysocki i pod tym względem wydawnictwo wypadło nader dodatnio. Możnaby śmiało powiedzieć, że jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo, stojące na istotnie artystycznym poziomie.

Cena albumu wynosi w kartonie zł 3,—, w solidnej i estetycznej oprawie płóciennej zł 5,— co uważać należy za cenę umiarkowaną w stosunku do wartości artystycznej wydawnictwa.

KOMUNIKATY

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE KORPORACJI KUPCÓW CHRZEŚCIJAŃSKICH,

odbyło się w dniu 7 bm. o godz. 8-mej w lokalach Izby Przemysłowo - Handlowej w Toruniu.

Porządek dzienny tego zebrania był następujący:

1) Zagajenie i stwierdzenie prawomocności zgromadzenia,

2) Wybór przewodniczącego i sekretarza,

3) Wyrażenie votum zaufania dla Zarządu,

4) Przystąpienie do Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu,

5) Zamknięcie.

Prezes Korporacji p. Konsul Hozakowski zagaił zebranie, przeprowadził pewne sprostowanie porządku obrad, poczem oddał przewodnictwo wybranemu przez zebranie Marszałkowi p. Janowi Turkowi. Do pióra został powołany p. Szlichciński. Po stwierdzeniu prawomocności zebrania, jako i ilości obecnych członków w liczbie 32 przystąpiono do punktu 3 „Wyrażenie votum zaufania dla Zarządu".

Po przeprowadzonej dyskusji i udzieleniu wyjaśnień otrzymał Zarząd wraz z Pre-

zesem votum zaufania. Prezes podziękował zebranym w imieniu własnem i Zarządu za uznanie dotychczasowej pracy, zwrócił w swojem przemówieniu uwagę na ruchliwość Towarzystwa, o czem zresztą świadczyło też wszystkim członkom rozdane sprawozdanie i zapewnił, że tak jak dotąd stać będzie nadał na straży interesów kupiectwa stolicy Pomorza. Specjalnie jeszcze zwrócił p. Prezes uwagę na życzliwe ustosunkowanie się Pana Wojewody Pomorskiego, oraz Władz jemu podległych, jak również i doniosłość rezultatów ostatniej konferencji u P. Wojewody Pomorskiego.

Następnie podał Prezes Korporacji do wiadomości, iż na skutek osobistych starań udzieliło Prezydjum Izby Przemysłowo-Handlowej dla Korporacji i Stowarzyszenia Kupców Zbożowych bezpłatnie ubikacje na parterze w gmachu będącym własnością Izby.

Co do punktu 4 uchwalono przystąpić do Związku Towarzystw Kupieckich oraz ustalono następujących kandydatów, jako delegatów:

1) Prezes Korporacji p. B. Hozakowski,

2) Wiceprezes Korporacji p. Stefan Kryzan,

3) Członek Korporacji p. Edmund Januszkiewicz,

przyczem uchwalono, że do Zarządu Związku Towarzystw Kupieckich w przyszłości wchodzi z urzędu jako kandydat do Zarządu Związku Tow. Kupieckich każdorazowy Prezes Korporacji.

W wolnych wnioskach podał Marszałek do wiadomości pismo Związku, które zawiadamia o mającej się odbyć Konferencji na terenie Rady Zrzeszeń Kupieckich w Warszawie w sprawach podatkowych, socjalnych i gospodarczych. Na konferencję tą zebranie uchwaliło delegować p. Jana Turka, jako zastępcę p. Wacława Maćkowiaka.

O godzinie 10,45 Marszałek zebrania zamknął posiedzenie.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Śląsk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.
Capella	3. 7.	7. 7.	11. 7.	—	14. 7.
Cieszyn	10. 7.	14. 7.	18. 7.	—	21. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 8/9. 7. s/s Tiber — z Gdyni 22/23. 7.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	25. 6.	30. 6.	27. 6.
Irene	2. 7.	7. 7.	4. 7.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6. — z Gdańska 22. 6.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroe, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6. s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 25. 6. s/s Egon — z Gdyni 2. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 26/27. 6. s/s Erna — z Gdyni 9/10. 7.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6. s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.
s/s Iwan — z Gdyni 11. 7. — z Gdańska 13. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 7.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 30. 6. s/s Irene — z Gdańska 7 [illegible]

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 28. 6. — z Gdaańska 29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	26. 6.	30. 6.
Kaete	30. 6.	3. 7.
Lothan	7. 7.	10. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Kopehangi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow 27/28. 6. s/s J. C. Jacobsen 4/5. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia	Gdańsk
Tczew	3. 7.	7. 7.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sicilia — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 25. 6.
s/s Akershus — z Gdyni 6. 7. — z Gdańska 5. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 3/5. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 29. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 3. 7. — z Gdańska 6. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	25. 6.	27. 6.
Diana	28. 6.	30. 6.
Pylades	2. 7.	4. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	26. 6.	29. 6.	5. 7.
Irisen	3. 7.	6. 7.	13. 7.
Śląsk	10. 7.	13. 7.	19. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 5. 7. — z Gdańska 7. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 26/27. 6.
s/s Nereus — z Gdyni 3/4. 7.
s/s Orpheus — z Gdyni 10/11. 7.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 3. 7. — z Gdyni 5. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 26. 6. — z Gdyni 28. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 27. 6. — z Gdyni 28. 6.
s/s Lublin — z Gdańska 4. 7. — z Gdyni 5. 7.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 29/30. 6. s/s Oder — z Gdyni 6/7. 7.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 6. s/s Seine — 8/9. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Malaga — z Gdyni 21. 7. — z Gdańska 20. 7.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 20/21. 7.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 30. 6. — z Gdańska 2. 7.
m/s Norland — z Gdyni 12. 7. — z Gdańska 14. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 2. 7. s/s Minequa — z Gdyni 10. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 21. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 19. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore X — z Gdańska 7. 7. — z Gdyni 9. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — z Gdyni 14. 7.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Mad ras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 16. 6.	,,	s/s Minnequa — 29. 6.
s/s Scanstates 23. 6.		s/s Scanstates — 8. 7.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 19. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 21. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.
s/s Capella	3. 7.	7. 7.	11. 7.	—	14. 7.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
E. Russ	23. 6.	26. 6.	30. 6.
Kaete	27. 6.	30. 6.	3. 7.
Lothar	4. 7.	7. 7.	10. 7.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	30. 6.	3. 7.	7. 7.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 2. 7. — do Gdyni 5. 7.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 30. 6. z Rotterdamu — s/s Cieszyn 7. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	30. 6.	5. 7.	7. 7.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 29. 6. z Antwerpji — s/s Cieszyn 5. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 28. 6. — w Gdyni 5. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	28. 6.	2. 7.	4. 7.	7. 7.
Neptun	5. 7.	9. 7.	11. 7.	14. 7.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	28. 6.	1. 7.	3. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	5. 7.	8. 7.	11. 7.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	21. 6.	24. 6.	28. 6.
s/s Lublin	28. 6.	1. 7.	5. 7.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
s/s Topeka	20. 5.	28. 5.	5. 6.	—	6. 7.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Navigator	29. 5.	31. 5.	2. 6.	1. 7.	3. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa · Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
s/s Gotland	19. 5.	21. 5.	25. 5.		9. 6.	—	28. 6.
m/s Norland	11/12. 6.	6. 6.	14. 6.		22. 5.	—	6. 7.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — wychodzi z Casablanca 25/26. 6. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 7.